事業採択後５年未着工

事業名	国道７号　象潟仁賀保道路（きさかたにかほ）	事業種別	高　規　格

事業の目的

日本海沿岸東北自動車道は、新潟県新潟市を起点として日本海に沿って新潟県、山形県、秋田県を経て東北縦貫自動車道と連結し、青森県青森市に至る延長約３２０ｋｍの高規格幹線道路である。

象潟仁賀保道路は、日本海沿岸東北自動車道に並行する一般国道の自動車専用道路であり、交流促進を図る高規格幹線道路ネットワーク形成、国道７号の交通混雑の緩和、災害時の緊急輸送道路の確保、沿道環境の改善等を目的としている。

当道路の整備により、当該区間の交通混雑の緩和、緊急輸送道路の確保、沿道環境の改善が図られる等、地域の活性化に大きく寄与するものである。

事業の概要

起終点	自：由利郡象潟町小滝（ゆりぐんきさかたまちこたき） 至：由利郡仁賀保町両前寺（ゆりぐんにかほまちりょうぜんじ）	延　長 供用済	１３．７ｋｍ －
事業化	平成12年度	都市計画決定	平成16年度（予定）
用地着手	－	工事着手	－

	全体事業費・進捗率			H12新規事業採択時の全体事業費
	全体事業費 (うち用地費)	執行済み額 (うち用地費)	全体進捗率 (用地費)	(うち用地費)
完成	440億円（67億円）	5億円（－億円）	1.1%(－%)	440億円（67億円）
暫定	340億円（67億円）	5億円（－億円）	1.5%(－%)	340億円（67億円）



凡　例		
高規格幹線道路	供用済み区間	
	新直轄事業中区間	
	事業中区間（調査）	
	事業中区間（工事）	
	基本計画区間	
直轄国道		
補助国道		
主要地方道・一般県道		

事業の概要

計画路線の状況

象潟仁賀保道路（L＝１３．７ｋｍ）
（仁賀保町から酒田方面を望む）



象潟仁賀保道路（L＝１３．７ｋｍ）
（象潟町から本荘方面を望む）



現道７号の道路混雑状況

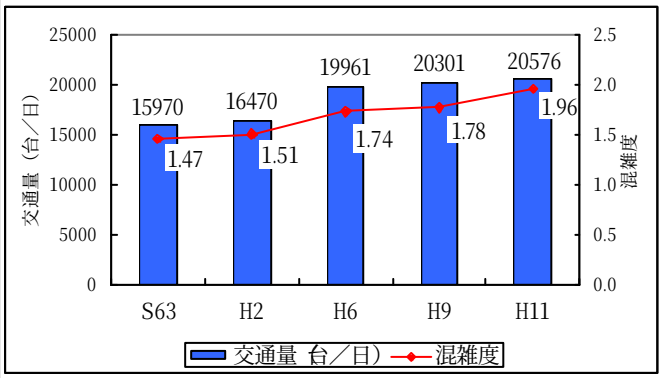
▼象潟町中心部の渋滞状況



▼仁賀保町前田交差点の渋滞状況



▼現道の交通量および混雑度の推移



出典：各年道路交通センサス（仁賀保町平沢地区）

朝の通勤渋滞	前田交差点
最大渋滞長	1,300m（下り方向）
最大通過時間	10.5分

平成16年1月24日　秋田河川国道事務所
通勤渋滞調査

※各年度の混雑度算出に用いる交通容量は
H11道路交通センサス基準に基づき算出

事業の投資効果

○費用便益費（Ｂ／Ｃ）

計画交通量（平成42年度）・バイパス＝20,200台／日　・現道＝5,800台／日
・現在の費用便益比【全　線】
基準年（平成１６年）における費用及び便益の現在価値
費用（Ｃ）＝　事業費＋維持修繕費
＝　３３３億円＋　４９億円　＝　３８２億円
便益（Ｂ）＝　走行時間短縮便益＋走行経費減少便益＋交通事故減少便益
＝　７８１億円＋４７億円＋７９億円　＝　９０７億円
Ｂ／Ｃ【２．４】

・感度分析【全　線】
交通量変動　：B/C=2.6　(交通量＋10%)　B/C=2.1　(交通量－10%)
事業費変動　：B/C=2.2　(事業費＋10%)　B/C=2.6　(事業費－10%)
事業期間変動：B/C=2.1　(事業期間＋20%)　B/C=2.6　(事業期間－20%)

○経済的純現在価値（ＥＮＰＶ）

【　全　線　】５２５億円

○経済的内部収益率（ＥＩＲＲ）

【　全　線　】９．０％

○新規事業採択時費用便益費（Ｂ／Ｃ）との比較

【新規事業採択時のＢ／Ｃ（全線）】Ｂ／Ｃ＝２．４
【今回再評価時のＢ／Ｃ（全線）】　Ｂ／Ｃ＝２．４

【新規事業採択時からの変更点】
・費用便益分析マニュアルの改訂
「車種別の時間価値原単位」「車種別走行経費原単位」の変更
・全国的な総走行台キロの改訂
・全国的な高規格幹線道路の整備方針の変更

等があるが、Ｂ／Ｃは前回と同様となっている。

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（１／７）

○客観的評価指標（指標４８項目中１７項目に該当）

政策目標		指　標　（対象となる指標のみ記載。効果が確認されるものは□を■に変更）
1．活力	円滑なモビリティの確保	● 現道等の年間渋滞損失時間及び削減率
		□ 現道等における混雑時旅行速度が20㎞/h未満である区間の旅行速度の改善が期待される
		□ 現道又は並行区間等における踏切交通遮断量が10,000台時/日以上の踏切道の除却もしくは交通改善が期待される
		■ 現道等に、当該路線の整備により利便性の向上が期待できるバス路線が存在する
		■ 新幹線駅もしくは特急停車駅へのアクセス向上が見込まれる
		■ 第一種空港、第二種空港、第三種空港もしくは共用飛行場へのアクセス向上が見込まれる
	物流効率化の支援	■ 特定重要港湾もしくは国際コンテナ航路の発着港湾へのアクセス向上が見込まれる
		□ 農林水産業を主体とする地域において農林水産品の流通の利便性が向上
		□ 現道等における、総重量25tの車両もしくはISO規格背高海上コンテナ輸送車が通行できない区間を解消する
	都市の再生	□ 都市再生プロジェクトを支援する事業である
		□ 広域道路整備基本計画に位置づけのある環状道路を形成する
		□ 市街地再開発、区画整理等の沿道まちづくりとの連携あり
		□ 中心市街地内で行う事業である
		□ 幹線都市計画道路網密度が1.5㎞/㎢以下である市街地内での事業である
		□ DID区域内の都市計画道路整備であり、市街地の都市計画道路網密度が向上する
		□ 対象区間が現在連絡道路がない住宅宅地開発(300戸以上又は16ha以上、大都市においては100戸以上又は5ha以上)への連絡道路となる
	国土・地域ネットワークの構築	■ 高速自動車国道と並行する自専道（A'路線）としての位置づけ有り
		□ 地域高規格道路の位置づけあり
		□ 当該路線が新たに拠点都市間を高規格道路で連絡するルートを構成する（A'路線としての位置付けがある場合）
		■ 当該路線が隣接した日常活動圏中心都市間を最短時間で連絡する路線を構成する
		□ 現道等における交通不能区間を解消する
		□ 現道等における大型車のすれ違い困難区間を解消する
		■ 日常活動圏の中心都市へのアクセス向上が見込まれる
	個性ある地域の形成	□ 鉄道や河川等により一体的発展が阻害されている地区を解消する
		□ 拠点開発プロジェクト、地域連携プロジェクト、大規模イベントを支援する
		■ 主要な観光地へのアクセス向上が期待される
		□ 新規整備の公共公益施設へ直結する道路である
2．暮らし	歩行者･自転車のための生活空間の形成	□ 自転車交通量が500台/日以上、自動車交通量が1,000台/12h以上、歩行者交通量が500人/日以上の全てに該当する区間において、自転車利用空間を整備することにより、当該区間の歩行者・自転車の通行の快適・安全性の向上が期待できる
		□ 交通バリアフリー法における道路特定事業に位置付けがある、または、交通バリアフリー法に基づく重点整備地区における特定経路を形成する区間が新たにバリアフリー化される
	無電柱化による美しい町並みの形成	□ 対象区間が電線類地中化５ヶ年計画に位置づけ有り
		□ 市街地又は歴史景観地区（歴史的風土特別保存区域及び重要伝統的建造物保存地区）の幹線道路において新たに無電柱化を達成する
	安全で安心できるくらしの確保	■ 三次医療施設へのアクセス向上が見込まれる

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（２／７）

３．安全	安全な生活環境の確保	□ 現道等に死傷事故率が500件/億台キロ以上である区間が存する場合において、交通量の減少、歩道の設置又は線形不良区間の解消等により、当該区間の安全性の向上が期待できる
		■ 当該区間の自動車交通量が1,000台/12h以上（当該区間が通学路である場合は500台/12h以上）かつ歩行者交通量100人/日以上（当該区間が通学路である場合は学童、園児が40人/日以上）の場合、又は歩行者交通量500人/日以上の場合において、歩道が無い又は狭小な区間に歩道が設置される
	災害への備え	□ 近隣市へのルートが１つしかなく、災害による１～２箇所の道路寸断で孤立化する集落を解消する
		■ 対象区間が、都道府県地域防災計画、緊急輸送道路ネットワーク計画又は地震対策緊急整備事業計画に位置づけがある、又は地震防災緊急事業五ヶ年計画に位置づけのある路線（以下「緊急輸送道路」という）として位置づけあり
		■ 緊急輸送道路が通行止になった場合に大幅な迂回を強いられる区間の代替路線を形成する
		■ 並行する高速ネットワークの代替路線として機能する（A'路線としての位置づけがある場合）
		□ 現道等の防災点検又は震災点検要対策箇所もしくは架替の必要のある老朽橋梁における通行規制等が解消される
		□ 現道等の事前通行規制区間、特殊通行規制区間又は冬期交通障害区間を解消する
４．環境	地球環境の保全	● 対象道路の整備により削減される自動車からのCO2排出量
	生活環境の改善・保全	○ 現道等における自動車からのNO2排出削減率
		○ 現道等における自動車からのSPM排出削減率
		■ 現道等で騒音レベルが夜間要請限度を超過している区間について、新たに要請限度を下回ることが期待される区間がある
		□ その他、環境や景観上の効果が期待される
５．その他	他のﾌﾟﾛｼﾞｪｸﾄとの関係	□ 関連する大規模道路事業と一体的に整備する必要あり
		■ 他機関との連携プログラムに位置づけられている
	その他	□ その他、対象地域や事業に固有の事情等、以上の項目に属さない効果が見込まれる

※○印は定量的な記述で効果を確認。□印は、定性的に効果の有無を確認。該当箇所は●及び■で表示

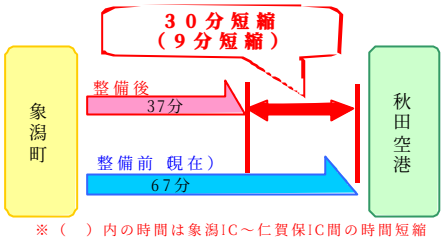
・渋滞損失時間の削減
　渋滞損失時間：３８．６　→　１２．３万人・時間／年
　当該区間の整備による現道の渋滞損失削減率：約７割削減

・二酸化炭素(CO2)の削減
　・ＣＯ２：3,044,444 →　3,012,737ｔ－ＣＯ２／年
　　削減量31,707ｔ－ＣＯ２／年は、約２，０００万円／年に相当
　（排出量原単位：２，３００円／ｔ－ｃ／年）
　※二酸化炭素排出削減量の貨幣換算{参考:道路投資の評価に関する指針(案)}

事業の必要性等に関する視点

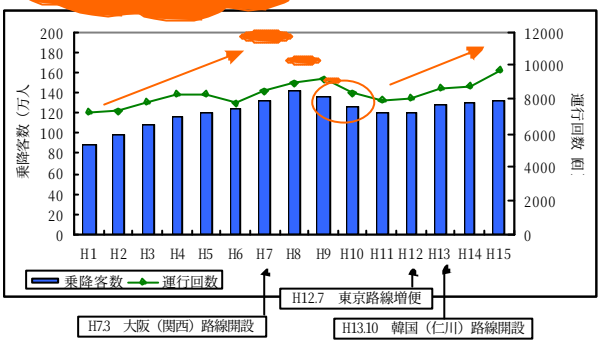
事業を巡る社会経済情勢等の変化（３／７）

１．象潟仁賀保道路の整備により、利用者が順調に伸びている秋田空港へのアクセス性が向上し、更なる利用促進が見込まれる。





▲象潟町から秋田空港への所要時間とルートの変化



▲秋田空港の乗降客数・運行回数の推移（定期便）

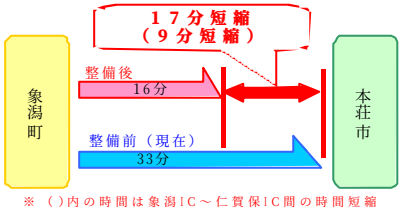
▼秋田空港の便数

（H16.9現在）

	便数（便／日）
東京	8
名古屋	3
大阪（関西）	1
大阪（伊丹）	1
札幌	2
韓国（仁川）	1

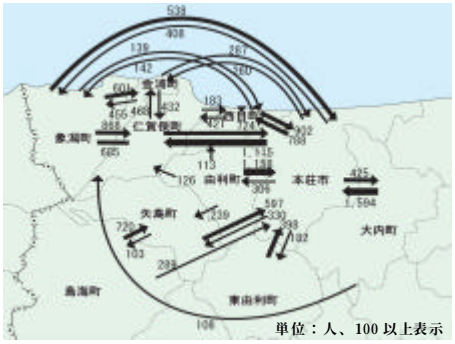
資料：秋田県建設交通部港湾空港課、秋田空港ターミナルビル株式会社ホームページ

２．象潟町、金浦町等近隣の市町村は、日常生活圏中心都市である本荘市への依存が顕著な地域であり、象潟仁賀保道路の整備によりアクセス性の向上が図られ、更なる地域の交流促進が期待される。



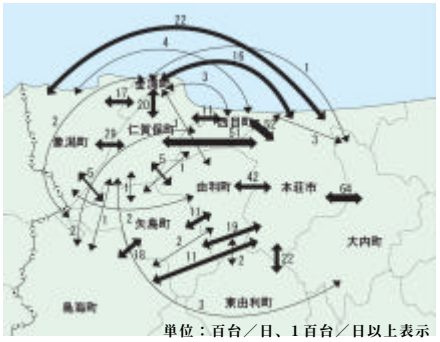


▲象潟町から本荘市への所要時間とルートの変化



▲本荘由利地域の通勤通学流動

資料：H12国勢調査



▲本荘由利地域の交通流動

資料：H11道路交通センサス

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（４／７）

３．本荘由利地域は、鳥海山、九十九島等、豊かな観光地を有しており、象潟仁賀保道路の整備により、主要な観光地へのアクセスが向上し、近年、伸び悩んでいる観光需要の増加が見込まれる。また、象潟仁賀保道路は日本海側の秋田の玄関口であることから、秋田県全域の観光地への時間短縮も図られ観光誘客の増加が大いに期待される。



▲本荘由利地域の主要な観光地



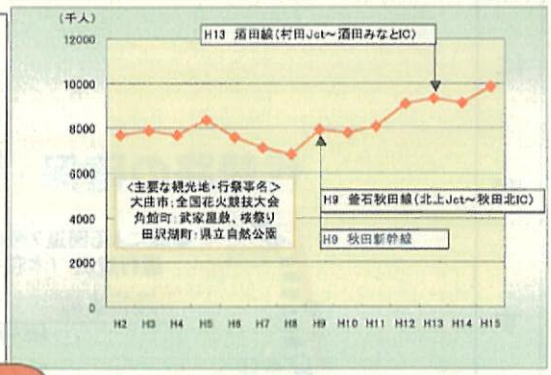
▲本荘由利地区観光客数の推移

資料：H10～H15秋田県観光統計



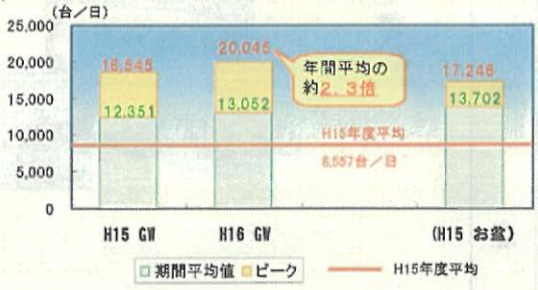
▲象潟町から男鹿・秋田地区、
大曲・角館地区への観光90分圏

高速道路・新幹線の供用に伴う観光客の増加



▲大曲仙北地区の観光客数の推移

資料：H10～H15秋田県観光統計



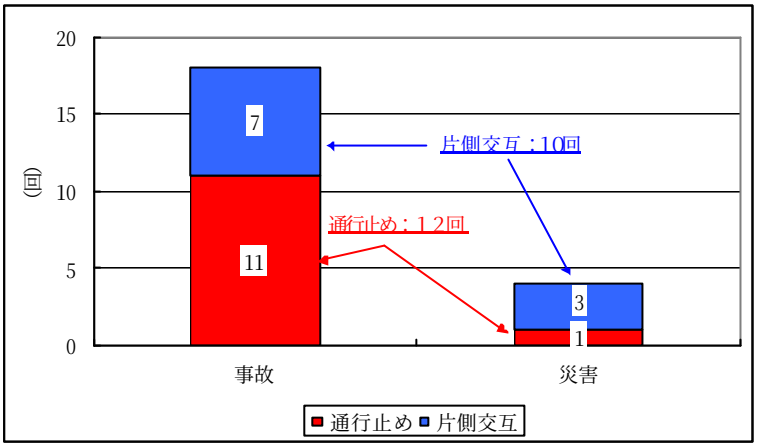
▲集中期間の交通量比較（象潟町小砂川）

資料：常時観測データ

事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（５／７）

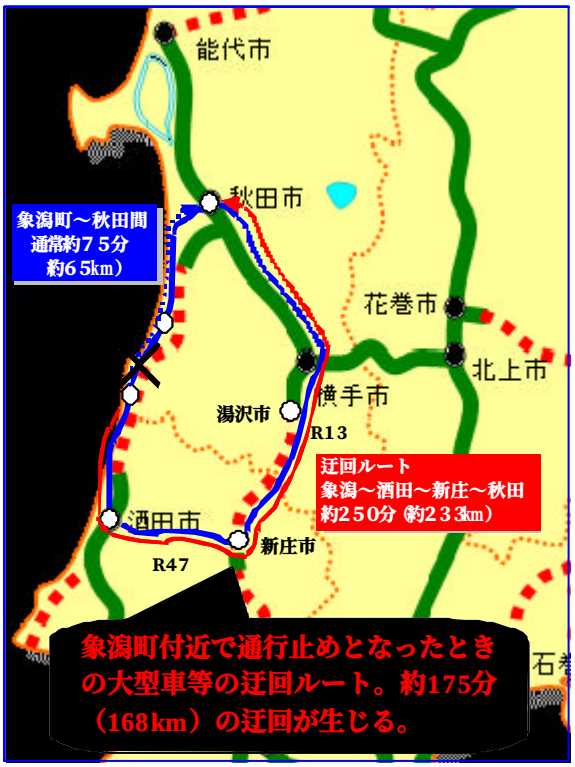
４．秋田県の日本海側には横軸となる幹線道路は複数配置されているが、縦軸となる幹線道路は一般国道７号が配置されているだけであり、象潟仁賀保道路の整備により、一般国道７号とあわせて２本の幹線道路ができることになり、緊急輸送道路として対応可能な道路網が形成され、災害等非常時の代替路線が確保される。



▲事故・災害による通行規制（象潟町～仁賀保町間）

資料：国）秋田河川国道事務所（H6～H15データ）





事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（６／７）

５．秋田県西部山形県西北部は、地震活動の特定観測地域に指定されている。その中で、金浦漁港（防災拠点漁港）は、災害時には海上運送及び災害支援の拠点となるが、十分な活動を行うために は陸路の確保も必要であり、象潟仁賀保道路の整備が望まれる。



特定観測地域

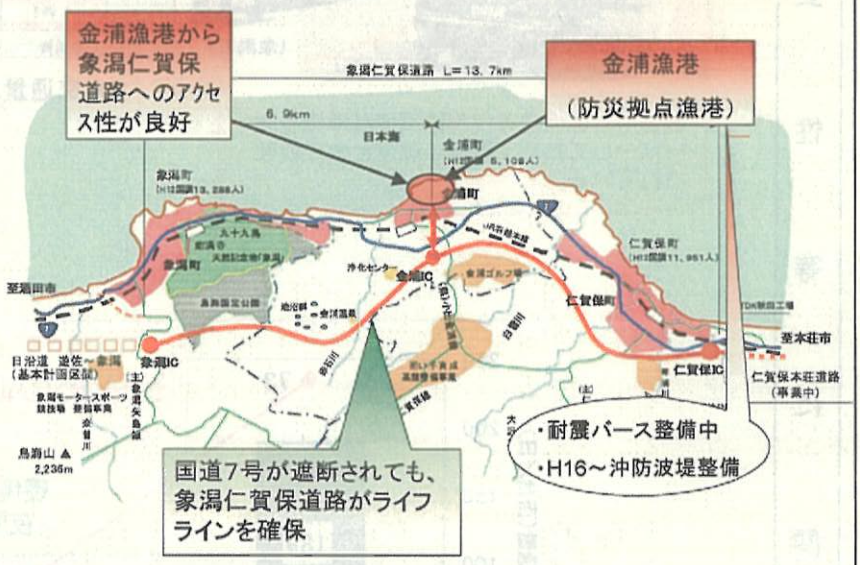
出典：秋田県地域防災計画（H15）

▼金浦漁港（防災拠点）

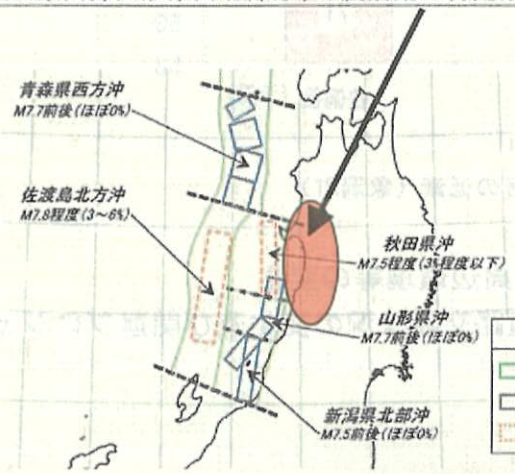


陸路と連携することで、十分な能力を発揮する

金浦漁港は、海上輸送・災害支援の拠点となる



秋田県西部山形県西北部は、地震活動の特定観測地域に指定



	将来の地震発生確率等				
	青森県西方沖	秋田県沖	山形県沖	新潟県北部沖	佐渡島北方沖
今後10年以内の発生確率	ほぼ0%	1%程度以下	ほぼ0%	ほぼ0%	1～2%
今後20年以内の発生確率	ほぼ0%	2%程度以下	ほぼ0%	ほぼ0%	2～4%
今後30年以内の発生確率	ほぼ0%	3%程度以下	ほぼ0%	ほぼ0%	3～6%
今後40年以内の発生確率	ほぼ0%	4%程度以下	ほぼ0%	ほぼ0%	4～8%
今後50年以内の発生確率	ほぼ0%	5%程度以下	ほぼ0%	ほぼ0%	5～10%
次の地震の規模	M7.7前後	M7.5程度	M7.7前後	M7.5前後	M7.8程度

▲想定震源の震源域・規模及び30年確率

出典：文部科学省　地震調査研究推進本部

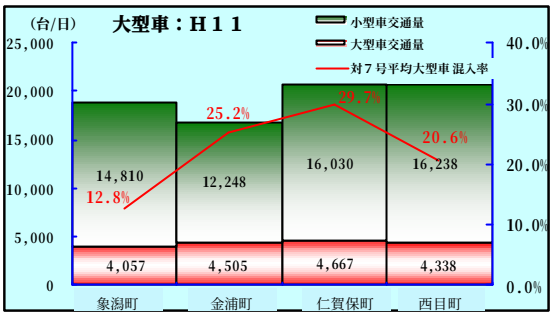
事業の必要性等に関する視点

事業を巡る社会経済情勢等の変化（７／７）

６．一般国道７号の沿線には民家が連担しているにもかかわらず、大型車等の通過交通が多いため騒音が環境基準（夜間）を超えている。しかし、象潟仁賀保道路の整備による大型車等の通過交通の排除により、騒音の低下が期待される。

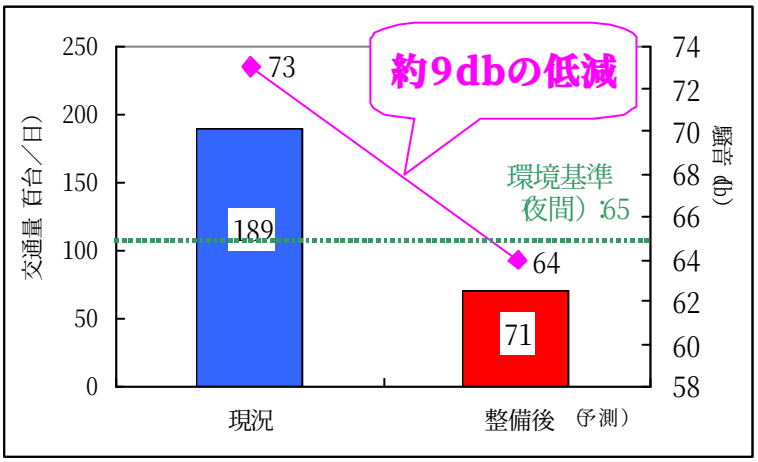


国道沿に連担する民家は環境基準値をオーバーしており、騒音に昼夜ともに悩まされている。



▲交通量に占める大型車の割合

資料：H11道路交通センサス



▲夜間騒音の低減（象潟町）

○事業採択時より再評価実施までの周辺環境等の変化

この事業の目的が失われるような道路交通状況の変化及び関連プロジェクト等の変更はない。

事業の見込みの視点

事業の進捗状況について

平成１２年度より、環境影響評価法に基づく手続きを開始し、方法書縦覧を行った。計画路線周辺で猛禽類の営巣が確認され、平成１２年から平成１４年の３年間、猛禽類の生息環境の調査を実施し、本調査に時間を要した。その後調査結果を踏まえ、環境に対する影響について適切に予測、評価を行った。現在は、環境影響評価を終え、平成１７年１月に都市計画決定の予定であり、事業進捗に係る問題点は解消している。

供用予定等今後の事業の見通し

○象潟ＩＣ～仁賀保ＩＣ間を平成２０年代の供用を目標に事業推進を図る。



コスト縮減や代替案立案の視点

コスト縮減のメニュー

・初期投資を抑えるべく、２車線暫定施工を図る。
・金浦ＩＣ、象潟ＩＣの構造の見直しを図る。
・今後、詳細の設計見直しの実施にあたっては更なるコスト縮減を図る。

地方公共団体等の意見	以下の団体等から、象潟仁賀保道路を含む日本海沿岸東北自動車道の整備促進について要望あり。 ○秋田県（秋田県知事、秋田県議会議長） ○日本海沿岸東北自動車道建設促進秋田県南部期成同盟会 （秋田市、本荘市、仁賀保町、金浦町、象潟町、他９町） ○秋田日本海沿岸東北自動車道早期建設期成同盟会（秋田商工会議所） ○本荘由利交通体系整備促進協議会 （本荘市、仁賀保町、金浦町、象潟町、他６町） ○秋田市（秋田市長） ○本荘市（本荘市長、本荘市議会議長） ○金浦町（金浦町長） ○社団法人東北経済連合会
対応方針	原案　事業継続 （理由） 秋田県南地域の交流促進を図る高規格幹線道路ネットワーク形成及び本荘由利地区の国道７号の渋滞緩和、災害時の緊急輸送路の確保、沿道状況の改善のため、早期整備の必要性が高い。 また、地元自治体からの事業促進の要望活動も強く行われている。 したがって、事業を継続していくこととする。